

Oslo 7. april 2021

Transport- og kommunikasjonskomiteen – innspill til behandling av NTP (Nasjonal Transportplan 2022-2033) fra BNL

BNL viser til innspill fra bransjer i BNL som Treindustrien og Entreprenørforeningen bygg og anlegg - EBA

Når målene i NTP for perioden 2022-2033 skal gjennomføres er det viktig å se disse også i sammenheng med oppbyggingen etter pandemien. Investeringene i samferdsel må være med å skape nye arbeidsplasser der ny teknologi og grønne bærekraftige løsninger blir etterspurt og brukt. Det vil bygge kompetanse og styrker norsk konkurransekraft. Konkurransene må gjennomføres slik at ikke norske entreprenører ekskluderes fra oppdrag.

NTP er et godt verktøy for planlegging av infrastruktur og forutsigbarhet er det aller viktigste. Forutsigbarhet for at allerede planlagte prosjekter gjennomføres med midler over de årlige budsjettene. Det er ikke akseptabelt at de store midlene som over år er brukt på planlegging, ikke fører til bygging av jernbane og veier, eller andre infrastrukturprosjekter. Forutsigbarhet skaper kapasitet og sikrer kompetanse i byggenæringen, ikke minst er det behov for dette etter pandemien. Det gjelder like mye for industrien som for entreprenørene som bygger og vedlikeholder infrastrukturen.

Samferdselsinvesteringer ligger til grunn for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og andre investeringer i norsk næringsliv. Tunneler under Oslo må bygges som planlagt. Ny tunnel under Oslo sentrum vil fjerne flaskehalsen på jernbanenettet og gi stor effekt til det som allerede er bygget og skal bygges av IC for å få effektive bo- og arbeidsregioner og stedsutvikling.

Norsk topografi og transportavstander fra råvare til marked, skaper konkurranseulempen sammenliknet med mange av våre konkurrenter, og prosjektene som ligger i NTP må være med å utjevne til ulempene og er derfor av stor betydning for industrien.

For entreprenørene er det viktig at prosjektene kommer ut i markedet som planlagt. Dette sikrer oppdrag og forutsigbarhet for entreprenørene. De har behov for lang horisont for å planlegge hvilke prosjekter de skal prioritere og forberede seg på, som gjerne er de prosjektene der de har spisskompetanse og dermed et konkurransefortrinn i. De trenger denne forutsigbarheten for å bygge kompetanse og kapasitet, og for å kunne sette sammen det beste laget for hvert enkelt prosjekt. Dette gjelder for store anleggsprosjekter innen vei og jernbane og det gjelder for mindre prosjekter innen for eksempel jernbaneteknikk.

For å oppnå forutsigbarhet trenger Bane NOR og Statens Vegvesen en finansiering som gjør det mulig å planlegge hele strekninger, på samme måte som Nye Veier har. Regjeringen foreslår at Nye Veier også skal kunne bygge jernbane. BNL støtter dette, men BNL mener at tiden er inne for at det etableres ett felles rammeverk for vei- og jernbanebyggere i Norge, slik at det er mulig å dele erfaringer og best praksis og lettere kan gjøre sammenligninger for å få mest vei og bane for hver investert krone. BNL vil her også peke på at flere planlagte utvidelser av godsterminaler ikke er gjennomført. For industrien er det avgjørende at det satses stort på overføring av gods til bane og at blant annet tømmerterminaler og kryssingsspor bygges.

Det er viktig at prosjektene er kvalitetssikret når de kommer ut i markedet. En endring med strekningsvis finansiering og mulighet for tidlig involvering av entreprenør vil gi mulighet for bedre prosjektstyring og

bedre forutsigbarhet. Tidlig involvering bidrar også til at bestiller får utnyttet kompetansen som ligger hos entreprenørene i løsningsforslag, materialvalg, bærekraftige og miljøvennlige løsninger og veien over til heldigitale prosjekter. Entreprenørene ønsker bestillere som stiller forutsigbare og tydelige krav.

Næringen trenger også forutsigbarhet for å ivareta hensynet til klima og miljø og kunne velge de beste løsninger som er bærekraftige. Entreprenørbransjen satser på klimavennlige løsninger og bygge- og anleggsplasser med etter hvert null utslipp. De ønsker å være konstruktive bidragsytere og må derfor kunne stole på at de klima- og miljøkravene som beskrives gjelder og at de blir fulgt i tildelingen av kontrakter.

BNL mener det er viktig å ta vare på den infrastrukturen vi har og ber om at drift og vedlikehold av infrastrukturen prioriteres. Riksveiene har god standard, men standarden selv for disse er på vei ned for eksempel når det gjelder asfaltdekkene. Halvering av bevilgningen til asfalt fra 2016 og til 2020 gir dårligere asfaltdekker. Forfallet på fylkesveiene har konsekvenser for trafikksikkerheten og gjør at det blir dyrere å drifte og vedlikeholde veiene for hvert år. Etterslepet på fylkesvegnettet svekker dessuten grunnlaget for investeringer i næringsliv og industri som oftest er lokalisert langs fylkesvegnettet. I tillegg påfører vedlikeholdsetterslepet næringslivet ekstra kostnader grunnet slitasje på materiell og som følge av unødige omkjøringer. Vi ser også at driftskostnader mange steder spisser opp vedlikeholdsbudsjettet. BNL støtter derfor forslaget om ekstra midler til fylkesveinettet, som må gå til vedlikehold og oppgradering.

BNL vil til sist understreke behovet for å legge til rette for gode konkurranseforhold for industrien Det er viktig for industriutvikling og sikring av norsk konkurransevne. I planen skapes det usikkerhet om de planer som ligger i forrige NTP skal slutføres. Det gjelder å gjennomføre bruprogrammet for å fjerne flaskehals på fylkes-veinettet og det gjelder målet om at mest mulig gods flyttes fra vei til bane. Å overføre transport av gods fra vei til bane gir store miljøeffekter fordi færre transportere på vei reduserer utslippene. For å få dette til må blant annet oppgradering av tømmerterminalene og bygging av kryssingsspor gjennomføres.

Oppsummering:

- Investeringen i NTP må bidra til gjenoppbygging etter pandemien.
- De tiltakene som ligger inne i dagens NTP må videreføres inn i ny NTP. Forutsigbarhet er avgjørende viktig for de som skal bygge, for investeringene i industrien og for å nå klimamålene.
- NTP er et viktig virkemiddel for å følge opp Green Deal, de norske strategiene for å kutte klimagassutslipp og for sirkulær økonomi.
- Drift og vedlikehold må prioriteres for få et sikrere vei- og jernbanenett, for å oppnå bedre punktlighet for jernbanen, redusere konkurranseulempen for norsk næringsliv og for unngå at driftskostnadene blir unødvendig store.
- Gods må prioriteres i videre utbygging av jernbane. Det må bygges kryssingsspor og gods- og tømmerterminaler. Satsing på persontransport må derfor ikke gå på bekostning av satsing på godstransport.
- Bruprogrammet må gjennomføres som planlagt.

Byggenæringens Landsforening (BNL) er en nærings- og arbeidsgiverpolitisk organisasjon for bedrifter i byggenæringen. BNL er en paraplyorganisasjon for 14 bransjer. BNL ble etablert i 1997 og er en landsforening i NHO. BNL organiserer industri- og eiendomsbedrifter, samt utøvende håndverksbedrifter og entreprenørbedrifter.